

DOROTA AMBROŻUK  
KRZYSZTOF WESOŁOWSKI

Uniwersytet Szczeciński

## Terminy na dochodzenie zryczałtowanych odszkodowań należnych pasażerom na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004

### Abstract

#### **The Periods of Limitation of Claims for Lump-Sum Compensation Due to Passengers on the Basis of Regulation (EC) No 261/2004**

EU law (Regulation No. 261/2004) provides for lump-sum compensation in the event of flight cancellations, denied boarding or delays of flights. However, it does not stipulate any periods of limitation for these claims, leaving this issue to the internal law. In Polish law system the courts apply various types of limitation periods: 1-year period stipulated in art. 778 of Polish Civil Code, relevant for the contract of carriage, 2-year period prescribed in the Montreal Convention and the general 10-year period, arising from art. 118 of Polish Civil Code. The authors advocate the 1-year period of limitation, arguing that the contract of carriage by air in Polish law is governed by Civil Code and the carriage of the passenger entitled to the lump-sum compensation is always contract-based. It is not changed by the fact that the contract is not always concluded between the passenger and the carrier performing the carriage. Nevertheless, the authors reject other possible solutions and indicate that 2-year period from Montreal Convention, to which the internal law refers in terms of liability, may apply solely to the compensation claims regulated in the Convention. On the other hand, the general period from art. 118 of Polish Civil Code may not be applied due to the presence of special provisions. The authors also refer to the axiological and pragmatic arguments.

**Keywords:** passenger carriage, lump-sum compensation, limitation period

**Słowa kluczowe:** przewóz osób, zryczałtowane odszkodowanie, termin przedawnienia

## Uwagi wstępne

Rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91<sup>1</sup>, przyznano pasażerom linii lotniczych możliwość dochodzenia od przewoźników lotniczych zryczałtowanych odszkodowań (art. 7). Rozporządzenie wprost przyznaje prawo do zryczałtowanego odszkodowania pasażerom linii lotniczych tylko w przypadku odmowy przyjęcia na pokład (art. 4 ust. 3) oraz odwołania lotu (art. 5 ust. 1 lit. c). Jednakże prawo do tych odszkodowań, przy spełnieniu określonych warunków, przyznał pasażerom Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej także w przypadku opóźnienia lotów, m.in. w wyroku z dnia 19 listopada 2009 r. w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07 (Sturgeon i inni) oraz w wyroku z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/10 i C-629/10 (Nelson i inni)<sup>2</sup>. Odszkodowania te wynoszą 250, 400 lub 600 euro, w zależności od długości i charakteru lotu (wewnątrzwspólnotowy czy inny).

Tego typu odszkodowania nie są przewidziane postanowieniami konwencji międzynarodowych (warszawskiej<sup>3</sup> i montrealskiej<sup>4</sup>), regulujących umowę przewozu w transporcie lotniczym. Rozporządzenie jest zatem wyłączną podstawą przyznania ww. odszkodowań. Rozporządzenie nie reguluje jednak kwestii w sposób kompleksowy, nie zawiera bowiem żadnych przepisów określających terminy przedawnienia ww. roszczeń, co powoduje, że w praktyce występują daleko idące rozbieżności w orzecznictwie. Sytuacja taka nie tylko wpływa na brak zaufania do sądów, ale także w konkretnych przypadkach uniemożliwia pasażerom skuteczne dochodzenie należnych im odszkodowań.

Prawidłowe ustalenie terminu przedawnienia na gruncie prawa polskiego jest szczególnie trudne, a to z uwagi na brak przepisów o terminach przedawnienia również w ustawie z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze<sup>5</sup> i zastosowaniu w niej niejasnych odesłań do przepisów prawa cywilnego lub umów międzynarodowych ratyfikowanych przez Polskę.

---

<sup>1</sup> Dz.Urz. UE L 46 z 17.02.2004, s. 1. Przepisy rozporządzenia omawia M. Stec, *O niektórych postaciach niewykonania lub nienależytego wykonania pasażerskiej umowy przewozu lotniczego (na kanwie rozporządzenia Parlamentu i Rady Unii Europejskiej 2004 r.)* [w:] *W kierunku europeizacji prawa prywatnego. Księga pamiątkowa dedykowana Profesorowi Jerzemu Rajskiemu*, red. A. Brzozowski, W. Kocot, K. Michałowska, Warszawa 2007, s. 247–262.

<sup>2</sup> Zob. M. Pavliha, *Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights: 'In dubio pro consumatore'*, „European Transport Law” 2013, nr 3, s. 226–245.

<sup>3</sup> Konwencja o ujednolicieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie z dnia 12 października 1929 r. (Dz.U. z 1933 r. Nr 8, poz. 49), znowelizowana tzw. protokołem haskim, sporządzonym w Hadze dnia 28 września 1955 r. (Dz.U. z 1963 r. Nr 33, poz. 189), uzupełniona Konwencją o ujednolicieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego wykonywanego przez inną osobę niż przewoźnik umowy, sporządzoną w Guadalajarze dnia 18 września 1961 r. (Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167).

<sup>4</sup> Konwencja o ujednolicieniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. Nr 37, poz. 235).

<sup>5</sup> Tekst jednolity Dz.U. z 2017 r., poz. 959 ze zm.

## Stanowisko TSUE

Kwestią terminów przedawnienia roszczeń z rozporządzenia nr 261/2004 zajmował się Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wyrokiem z dnia 22 listopada 2012 r., wydanym w sprawie C-139/11 (*Moré v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*), ustosunkowując się do wniosku złożonego przez sąd hiszpański (*Audiencia Provincial de Barcelona*) o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym i odpowiadając na pytanie, czy rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w odniesieniu do przedawnienia roszczeń ma zastosowanie art. 35 konwencji montrealskiej, który ustanawia termin dwóch lat, czy też należy przyjąć, iż ma zastosowanie inne uregulowanie Unii lub prawo krajowe, Trybunał uznał, że rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że termin na wytoczenie powództwa o odszkodowanie, o którym mowa w art. 5 i 7 tego rozporządzenia, jest ustalany zgodnie z przepisami każdego państwa członkowskiego w dziedzinie przedawnienia roszczeń.

W uzasadnieniu ww. wyroku Trybunał stwierdził, iż z utrwalonego orzecznictwa wynika, że w braku przepisów unijnych w danej dziedzinie do wewnętrznego porządku prawnego każdego państwa członkowskiego należy określenie zasad proceduralnych wytaczania powództw przed sądem, służących zagwarantowaniu praw wywodzonych przez jednostki z prawa Unii, o ile zasady proceduralne tego państwa są zgodne z zasadami równości i skuteczności. Okoliczności tej nie podważa to, że przepisy art. 29 konwencji warszawskiej oraz art. 35 konwencji montrealskiej przewidują dla wytoczenia powództwa o ustalenie odpowiedzialności z tytułu praw przyznanych na mocy tych konwencji 2-letni termin dochodzenia roszczeń pod rygorem wygaśnięcia, liczony od chwili przybycia do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć lub od chwili zatrzymania przewozu, gdyż odszkodowanie, o którym mowa w rozporządzeniu nr 261/2004, znajduje się poza zakresem stosowania konwencji warszawskiej i montrealskiej.

Jednocześnie Trybunał nawiązał do wcześniejszego swojego wyroku z dnia 22 października 2009 r., wydanego w sprawie C-301/08 (*Bogiatzi v. Deutscher Luftpool i Société Luxair*), w którym stwierdził, że rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków<sup>6</sup>, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 maja 2002 r.<sup>7</sup>, należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono stosowaniu art. 29 konwencji warszawskiej, przewidującego 2-letni termin przedawnienia, do sytuacji, w której pasażer wnosi o ustalenie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu szkody poniesionej przez niego w trakcie lotu między państwami członkowskimi Wspólnoty (Unii). Trybunał zaznaczył, że celem rozporządzenia nr 2027/97 było podniesienie poziomu ochrony pasażerów przez zastąpienie, w odniesieniu do transportu lotniczego państw członkowskich, niektórych

<sup>6</sup> Dz.Urz. UE L 285 z 17.10.1997, s. 1.

<sup>7</sup> Dz.Urz. UE L 140 z 30.05.2002, s. 2.

postanowień konwencji warszawskiej rozwiązaniami przyjętymi w tym rozporządzeniu, jednakże bez wyłączenia stosowania pozostałych postanowień konwencji, w szczególności zasad ustalania odpowiedzialności przewoźnika lotniczego na podstawie art. 29 konwencji warszawskiej. Tymczasem rozporządzeniem nr 261/2004 wprowadzono system ujednoliconych i natychmiastowych środków służących naprawieniu szkody wynikającej z niedogodności związanych z opóźnieniem lub odwołaniem lotów, który znajduje zastosowanie na wcześniejszym etapie niż konwencja montrealaska, a w konsekwencji jest autonomiczny względem tej konwencji. Stąd też przyjęty przez Trybunał wcześniejszy wyrok w sprawie Bogiatzi nie pozostaje w sprzeczności z wyrokiem wydanym w sprawie Moré.

Stanowisko Trybunału należy uznać za słuszne. Oba rozporządzenia regulują bowiem odmienne kwestie i o ile rozporządzenie nr 2027/97 reguluje – choć w sposób częściowo odmienny – materię, która jest również przedmiotem regulacji konwencji warszawskiej czy montrealaskiej i przewiduje odszkodowania przyznawane pasażerom w trybie indywidualnym, zależnie od sytuacji danego pasażera, to rozporządzenie nr 261/2004 stanowi o roszczeniach, które w tych konwencjach nie występują, a nadto określa standardowe uprawnienia przysługujące wszystkim pasażerom bez względu na ich indywidualną sytuację. Stąd nie powinno następować automatyczne sięganie do przepisów tych konwencji, w odniesieniu do roszczeń z rozporządzenia nr 261/2004, i należy stosować rozwiązania przyjęte w prawie krajowym.

## Rozwiązania przyjęte przez sądy polskie

Orzeczenie TSUE w sprawie Moré i dokonane tam odesłanie do przepisów proceduralnych każdego państwa członkowskiego nie rozwiązuje problemu na gruncie prawa polskiego. Potwierdza to rozbieżne orzecznictwo sądów polskich, które w odniesieniu do roszczeń pasażerów o zryczałtowane odszkodowania z rozporządzenia nr 261/2004, stosują zarówno 10-letni<sup>8</sup>, 2-letni<sup>9</sup>, jak i roczny<sup>10</sup> termin przedawnienia. Rozbieżności, o których mowa, są skutkiem skomplikowanego i niejasnego stanu prawnego w zakresie umowy przewozu osób w transporcie lotniczym, który to stan wynika nie tylko z multicentryczności regulacji<sup>11</sup>, ale także z niejasnej regulacji umowy przewozu lotniczego w prawie wewnętrznym. Są też skutkiem błędnego rozumienia istoty

---

<sup>8</sup> Zob. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w wyroku z 26.02.2016 r. w sprawie II C 1136/15 czy w wyroku z 14.03.2016 r. w sprawie II C 2709/15, niepubl.

<sup>9</sup> Zob. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w wyroku z 31.07.2015 r. w sprawie II C 2491/13, niepubl.

<sup>10</sup> Zob. Sąd Okręgowy w Szczecinie w wyroku z 25.03.2014 r. w sprawie II Ca 1299/13, utrzymującym wyrok Sądu Rejonowego Szczecin-Centrum w Szczecinie z dnia 30.07.2013 r. w sprawie III C 365/13, Portal Orzeczeń Sądu Okręgowego w Szczecinie.

<sup>11</sup> Odnośnie do problemów wynikających z multicentryczności regulacji zob. K. Wesołowski, *Multicentryczność regulacji prawnej usługi przewozu osób w transporcie*, „Marketing i Zarządzanie” 2016, nr 1, *Marketing usług – wczoraj, dziś i jutro*, Szczecin 2016, s. 201–215.

subsidiarnego stosowania przepisów kodeksu cywilnego o umowie przewozu, polegającego na odmowie stosowania tych przepisów w sytuacji uregulowania przewozów w danej gałęzi odrębnymi przepisami, pomimo że regulacja ta jest niekompletna. Zdara się także pomijanie argumentacji TSUE, nawet mimo jej znajomości. Przykładem tego ostatniego jest stanowisko Sądu Rejonowego w Warszawie, zawarte w przywołanym wyroku z 31 lipca 2015 r.<sup>12</sup>, w którym sąd ten wskazuje, że:

wprawdzie w orzecznictwie ETS zwraca się uwagę na pewne różnice w prawnej konstrukcji świadczeń odszkodowawczych przewidzianych w konwencji montrealskiej i rozporządzeniu [nr 261/2004 – dopisek aut.], to jednak istota i kompensacyjna funkcja tych świadczeń (sprawdzająca się do wyrównania różnych uszczerbków powstałych po stronie pasażerów m.in. w związku z opóźnieniem w przewozie) jest bez wątpienia zbieżna. Przemawia to za przyjęciem w obu przypadkach analogicznych reguł przedawnienia roszczeń.

Problem, będący przedmiotem opracowania, nie doczekał się też rozstrzygnięcia Sądu Najwyższego, który postanowieniem z dnia 21 sierpnia 2014 r. w sprawie III CZP 44/14, odmówił podjęcia uchwały i udzielenia odpowiedzi na pytanie, w jakim terminie ulega przedawnieniu roszczenie pasażera domagającego się od przewoźnika lotniczego zryczałtowanego odszkodowania za opóźniony lot na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Odmowa uzasadniona została niewłaściwym sformułowaniem zagadnienia prawnego, które przybrało postać pytania otwartego, a nie pytań „do rozstrzygnięcia”, formułujących do wyboru Sądu Najwyższego dwie alternatywne odpowiedzi oraz wskazaniem w pytaniu przepisu prawa unijnego (art. 7 rozporządzenia nr 261/2004), gdy wykładania prawa unijnego jest zastrzeżona wyłącznie dla TSUE.

## Niejasności dotyczące krajowej regulacji umowy przewozu lotniczego

Przyjmując, że do terminów przedawnienia roszczeń o zryczałtowane odszkodowania przewidziane rozporządzeniem nr 261/2004 nie ma zastosowania *ipso iure* konwencja montrealaska (ani też wcześniejsza konwencja warszawska), rozwiązania szukać należy na gruncie prawa wewnętrznego. Tymczasem stan unormowania umowy przewozu lotniczego w polskim prawie wewnętrznym budzi kontrowersje. Początkowo umowa ta objęta była ujednoliconą regulacją umowy przewozu w czterech gałęziach transportu (kolejowym, samochodowym, lotniczym, w żegludze śródlądowej), zawartą w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe<sup>13</sup>. W roku 2002 zdecydowano się jednak, pod wpływem głosów przeciwnych takiej unifikacji<sup>14</sup>, na wyłączenie

<sup>12</sup> Mowa o wyroku przywołanym w przyp. 9.

<sup>13</sup> Tekst jednolity: Dz.U. z 2017 r., poz. 1983.

<sup>14</sup> Por. A. Kolarski, *Z dyskusji nad projektem ustawy – Prawo przewozowe*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 1984, nr 4, s. 6; M. Sośniak, *Nowe polskie prawo przewozowe (Próba wstępnej oceny niektórych rozwiązań ustawowych)*, „Problemy Prawa Przewozowego” 1987, nr 9, s. 11–13.

spod zakresu zastosowania tej ustawy przewozów lotniczych<sup>15</sup>. Kwestia nie jest jednak oczywista, ustawa Prawo lotnicze zasadniczo bowiem nie zawiera regulacji umowy przewozu. Przepis art. 205 ust. 4 pr. lot. przyznaje wprawdzie ministrowi właściwemu do spraw transportu upoważnienie do wydania rozporządzenia, na mocy którego postanowienia umów międzynarodowych miałyby być stosowane m.in. do przewozów lotniczych krajowych (osób i rzeczy), minister z upoważnienia tego jednak nie skorzystał (i słusznie, gdyż jest to niewątpliwie materia ustawowa). W odniesieniu do przewozu pasażerów przepisy konwencji montrealskiej znajdują zastosowanie na mocy odesłania zawartego w pr. lot. jedynie do odpowiedzialności przewoźnika (art. 208 ust. 2 pr. lot.), w pozostałym zakresie umowa ta regulowana jest natomiast przepisami „prawa cywilnego” (art. 205 ust. 1 pr. lot.). W doktrynie powstał jednak spór co do tego, czy odesłanie zawarte w tym przepisie dotyczy kodeksu cywilnego, czy też także ustawy – Prawo przewozowe. Za wyłączeniem stosowania ustawy – Prawo przewozowe wypowiada się Tomasz Szanciło, który zauważa, że treść art. 1 ust. 1 ww. ustawy wyłącza w sposób jednoznaczny możliwość jej stosowania m.in. do transportu lotniczego<sup>16</sup>. Odmienne stanowisko zajmuje Mirosław Stec, wskazując, że zakres znaczeniowy terminu „prawo cywilne” użytego w art. 205 ust. 1 pr. lot. nie ogranicza się jedynie do kodeksu cywilnego, lecz obejmuje wszystkie akty ustawodawcze zawierające normy o charakterze cywilnoprawnym. Ze względu zaś na szczupłość unormowania wielu kwestii w pr. lot. i umowach międzynarodowych należy mieć na uwadze i stosować przepisy nie tylko kodeksu cywilnego, lecz także innych ustaw, w tym również ustawy – Prawo przewozowe<sup>17</sup>.

Osobiście skłaniamy się do pierwszego z wyżej wskazanych poglądów. Choć należy zgodzić się z M. Stecem, że odesłanie zawarte w przepisie art. 205 ust. 1 pr. lot. nie może być rozumiane jako obejmujące wyłącznie kodeks cywilny (w grę mogą wchodzić np. pozakodeksowe przepisy o ochronie konsumenta), trudno przejść do porządku dziennego wobec jednoznacznie sformułowanego przez ustawodawcę wyłączenia stosowania ustawy – Prawo przewozowe do przewozów lotniczych (art. 1 ust. 1). Nie bez znaczenia jest to, że wyłączenie, o którym mowa, wynika właśnie z przepisów Prawa lotniczego zawierającego nieprecyzyjne odesłanie zawarte w art. 205 ust. 1. Niezależnie od tego, nawet gdy przyjąć, że ustawa – Prawo przewozowe ma zastosowanie do umowy przewozu lotniczego na mocy odesłania zawartego w postanowieniu art. 205 ust. 1 pr. lot., i tak sposób sformułowania przepisu regulującego kwestię przedawnienia zawartego w tej ustawie (art. 77) powoduje, że nie mógłby on znaleźć zastosowania do przedawnienia roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie należne na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. W przepisie tym mowa bowiem o roszczeniach „dochodzonych na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu”. Stąd też kwestia przedawnienia roszczeń, o których mowa, musi być rozstrzygana poza regulacją zawartą w wyżej wskazanej ustawie.

<sup>15</sup> Zmiany dokonano ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112).

<sup>16</sup> Zob. T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, s. 28.

<sup>17</sup> Zob. M. Stec, *Umowa przewozu w transporcie towarowym*, Kraków 2005, s. 37–38.



Wyeliminowanie postanowień ustawy – Prawo przewozowe nie wyjaśnia jednak do końca problemu. Po pierwsze, odpowiedzieć należy sobie bowiem na pytanie, czy do kwestii przedawnienia roszczeń, o których mowa, mogą znaleźć zastosowanie przepisy konwencji montrealskiej. Oczywiście nie chodzi o stosowanie tej konwencji *ipso iure* (takie stosowanie tej konwencji do kwestii przedawnienia roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie wykluczył TSUE w wyżej wskazanym wyroku z dnia 22 listopada 2012 r. w sprawie C-139/11), ale na zasadzie odesłania zawartego w art. 208 ust. 2 pr. lot. Odesłanie obejmuje przepisy o odpowiedzialności przewoźnika. Zwrot ten może być różnie rozumiany, tj. wąsko, jako wyłącznie obejmujący kwestię granic odpowiedzialności, szerzej – jako obejmujący także przepisy o ustaleniu wysokości odszkodowania, i najszerszej, także w zakresie kwestii związanych z dochodzeniem roszczeń, w tym terminów przedawnienia. Wydaje się, że ten ostatni sposób rozumienia zwrotu zawartego w postanowieniu art. 208 ust. 2 pr. lot. jest najwłaściwszy. Wszystkie te przepisy tworzą spójny system i są zawarte w jednym rozdziale (III) konwencji montrealskiej, zatytułowanym „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres wyrównania szkód”. Ich wybiórcze stosowanie z jednoczesnym zastępowaniem niektórych unormowań przepisami pochodzącymi z innych korpusów prawnych prowadziłoby do dekompozycji tego systemu. Za takim rozumieniem przemawia też fakultatywna delegacja ustawowa, zawarta w przepisie art. 208 ust. 3 pr. lot., upoważniająca ministra właściwego do spraw transportu do wydania rozporządzenia, uznającego jako obowiązujący w odniesieniu do przewozu pasażerów system umożliwiający zapewnienie odszkodowań powyżej kwot należnych od przewoźnika lotniczego za odpowiednią dopłatą do opłaty przewozowej, pobieraną przez przewoźnika lotniczego na rzecz takiego systemu. Delegacja ta wskazuje, że odesłanie, o którym mowa, obejmuje z pewnością przepisy dotyczące ustalenia wysokości odszkodowania. Inaczej byłaby bezprzedmiotowa, bowiem prawo krajowe nie przewiduje żadnych limitów wysokości odszkodowania należnego od przewoźnika. Powyższej argumentacji nie osłabia inna fakultatywna delegacja ustawowa dla ww. ministra do określenia trybu reklamacji i zgłaszania roszczeń wobec przewoźników lotniczych w przypadkach powstania szkód przy przewozie lotniczym, zawarta w przepisie art. 208 ust. 5 pr. lot., kwestia reklamacji nie jest bowiem w konwencji montrealskiej unormowana.

Po drugie, uznanie, że odesłanie do konwencji międzynarodowej zawarte w przepisie art. 208 ust. 2 pr. lot. obejmuje także przepisy o terminach na dochodzenie roszczeń również nie przesądza sprawy. Rodzi się bowiem kolejny problem, a mianowicie, czy terminy te można stosować do roszczeń nieobjętych samą konwencją. Powracamy tu zatem w pewnym sensie do kwestii, którą zajmował się TSUE w wyroku z dnia 22 listopada 2012 r. Brak jest argumentów, które nakazywałyby stosowanie przepisów o terminach na dochodzenie roszczeń, zawartych w konwencji montrealskiej, do roszczeń nieobjętych jej zakresem, tylko z tego powodu, że przepisy tej konwencji w określonych sytuacjach miałyby zastosowanie nie *ipso iure*, a na mocy odesłania zawartego w prawie wewnętrznym. Można by tu się odwołać do przytoczonego argumentu dotyczącego spójności systemu.

## Umowny czy pozaumowny charakter roszczeń

Wylimitowanie zastosowania ustawy – Prawo przewozowe i konwencji montrealskiej nie wyjaśnia ostatecznie kwestii, jakie przepisy powinny mieć zastosowanie do przedawnienia roszczeń z tytułu zryczałtowanych odszkodowań należnych na podstawie rozporządzeń UE. Wprawdzie eliminacja powyższa kieruje uwagę ku kodeksowi cywilnemu, ale kwestią otwartą pozostaje to, czy zastosowanie powinien mieć szczególny, roczny termin przedawnienia, przewidziany przepisem art. 778 k.c. czy też terminy ogólne wynikające z art. 118 k.c. Wątpliwość ta nie wynika przy tym z faktu, że przepisy kodeksu cywilnego o umowie przewozu mają subsydiarny charakter (art. 775 k.c.). W literaturze panuje bowiem zgodność poglądów co do tego, że przepis ten, wbrew wykładni językowej, musi być rozumiany w ten sposób, że kodeksowe przepisy o umowie przewozu mają zastosowanie także do umów w gałęziach transportu unormowanych odrębnymi przepisami, ale wyłącznie co do kwestii, które w tych przepisach są nieuregulowane<sup>18</sup>. Taka sytuacja występuje właśnie w odniesieniu do omawianego problemu. Istotne jest również i to, że przepis art. 778 k.c. (w przeciwieństwie do art. 77 pr. przew.) nie uzależnia swojego zastosowania od tego, aby źródłem roszczeń nim objętych były przepisy kodeksu cywilnego. Stąd też stosowanie tego przepisu do roszczeń o zryczałtowane odszkodowania, przewidziane rozporządzeniem nr 261/2004, wydawałoby się na pierwszy rzut oka oczywiste.

Kwestia jest jednak bardziej skomplikowana. W uzasadnieniu przywołanego wyżej postanowienia z dnia 21 sierpnia 2014 r., w którym SN odmówił udzielenia odpowiedzi na pytanie prawne, dotyczące terminów przedawnienia roszczeń z tytułu zryczałtowanych odszkodowań należnych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, zawarte zostały bowiem pewne wskazówki interpretacyjne, które mogą być odczytywane w ten sposób, że powinien być brany pod uwagę termin ogólny (10-letni). SN nie stwierdził tego wprost, ale wskazał, że rozporządzenie posługuje się pojęciem „obsługującego przewoźnika”, przez którego należy rozumieć zarówno przewoźnika, który sam zawarł umowę z pasażerem, jak i przewoźnika, który nie pozostaje z pasażerem w bezpośrednim stosunku umownym, lecz wykonuje ją na podstawie upoważnienia udzielonego przez podmiot mający umowę z pasażerem (art. 2b). Stąd SN przyjął, że reżim odpowiedzialności przewoźnika lotniczego przyjęty w rozporządzeniu wychodzi poza ramy odpowiedzialności kontraktowej, a w szczególności poza ramy umowy przewozu.

Z takim stanowiskiem SN nie sposób się jednak zgodzić. SN zdaje się nie uważać specyficznego rozwiązania, jakie wykształciło się w międzynarodowym prawie lotniczym, wprowadzonego konwencją uzupełniającą konwencję warszawską o ujednolicieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, wykonywanego przez osobę inną niż przewoźnik umowny, sporządzoną

<sup>18</sup> Por. W. Górski [w:] W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe, CMR*, Gdańsk 2009, s. 22; L. Ogieńko [w:] *Kodeks cywilny*, t. 2, *Komentarz do artykułów 450–1088*, red. K. Pietrzykowski, Warszawa 2009, s. 660 oraz J. Jezioro [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. E. Gniewek, Warszawa 2008, s. 126, a także T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2008, s. 35–36.



w Guadalajara dnia 18 września 1961 r.<sup>19</sup>, a następnie przeniesionego do konwencji montrealskiej. Otóż na gruncie tego prawa pasażer (inna osoba uprawniona) może dochodzić swoich roszczeń nie tylko wobec tzw. przewoźnika umownego (z którym zawarł umowę), ale także wobec tzw. przewoźnika faktycznego, działającego „z upoważnienia” przewoźnika umownego. Przewoźnicy ci ponoszą bowiem solidarną odpowiedzialność za szkody spowodowane przez przewoźnika faktycznego (art. 39–40, 45 konwencji montrealskiej). Rozwiązanie to przypomina konstrukcję znaną naszemu prawu w zakresie odpowiedzialności zleceniodawcy i tzw. zastępcy, któremu przyjmujący zlecenie powierzył jego wykonanie (art. 738 k.c.). Konwencja nakazuje przy tym przyjąć, że działania i zaniechania przewoźnika faktycznego lub osób za niego działających w wykonaniu swych funkcji, dotyczące przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego, traktuje się tak, jak gdyby były również działaniami i zaniechaniami przewoźnika umownego (art. 41 ust. 1 konwencji montrealskiej), a działania i zaniechania przewoźnika umownego lub osób za niego działających w wykonaniu swych funkcji traktuje się w odniesieniu do przewozu wykonywanego przez przewoźnika faktycznego tak, jak gdyby były również działaniami lub zaniechaniami przewoźnika faktycznego (art. 41 ust. 2 konwencji montrealskiej). W tym kontekście należy rozumieć sens powoływanego przez SN postanowienia art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004. Z przepisu tego wynika bowiem, że rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających określone w rozporządzeniu wymogi, przy czym, gdy obsługujący przewoźnik, nie będąc związany umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem.

W tej sytuacji nie powinno być wątpliwości, że roszczenia kierowane przez pasażera do przewoźnika faktycznego zachowują kontraktowy charakter, wynikający z zawartej umowy przewozu. Jeśli nawet przyjąć, że źródłem tego roszczenia nie jest umowa przewozu zawarta przez pasażera z przewoźnikiem umownym, to podstawą roszczeń jest umowa przewozu zawarta między przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem faktycznym (określana w konwencji mianem „upoważnienia”), zawarta na rzecz osoby trzeciej, tj. pasażera.

Umownego charakteru roszczenia nie zmienia także okoliczność, że umowa przewozu może zostać zawarta z przewoźnikiem lotniczym nie przez pasażera, a przez osobę trzecią (np. przez tzw. organizatora turystyki), działającą na jego rzecz (umowa na rzecz osoby trzeciej). Nie ma również znaczenia okoliczność, czy usługa przewożowa świadczona na rzecz pasażera w ramach umowy przewozu, zawartej na jego rzecz przez inny podmiot, jest jedyną usługą, czy też stanowi jedną z wielu usług świadczonych w ramach jakiejś innej umowy (np. umowy o usługę turystyczną). Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego wynika zawsze z tego, że podjął się on świadczenia usługi przewozu na podstawie umowy przewozu (zawartej z pasażerem lub z podmiotem trzecim), gdzie uprawnionym do korzystania z usługi przewozowej jest pasażer, którego przy przewozach lotniczych wskazuje się – co do zasady – z imienia i nazwiska.

---

<sup>19</sup> Dz.U. z 1965 r. Nr 25, poz. 167.

Reasumując, odpowiedzialność przewoźnika z tytułu opóźnienia albo odwołania lotu, jak i odmowy przyjęcia na pokład jest zawsze odpowiedzialnością kontraktową, wyznaczoną przepisami umowy przewozu, którą przewoźnik zawarł, choć w niektórych wypadkach umowa ta może przybrać postać umowy na rzecz osoby trzeciej (pasażera). Wskazywałoby to na stosowanie do przedawnienia roszczeń z tytułu zryczałtowanych odszkodowań należnych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przepisu art. 778 k.c., przewidującego roczny termin przedawnienia z tytułu umowy przewozu osób, biegnący od dnia wykonania umowy, a gdy przewóz nie został wykonany – od dnia, kiedy miał być wykonany.

### Adekwatność rocznego terminu przedawnienia

Aby postawić kropkę nad i, należy także dokonać oceny, czy wynikający z przepisu art. 778 k.c. roczny termin przedawnienia jest adekwatny do roszczeń o zryczałtowane odszkodowania, wynikających z rozporządzenia nr 261/2004, zwłaszcza wobec postawienia przez TSUE wymogu zgodności z zasadami równości i skuteczności. Odpowiedź na powyższe zagadnienie jest twierdząca. Wprawdzie termin, o którym mowa, jest krótki, niemniej jednak jest on typowy dla roszczeń wynikających z umowy przewozu. Większość aktów prawnych regulujących tę umowę, zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, jako zasadę przyjmuje taki właśnie termin. Uzasadniany jest on masowością przewozów. Choć w wypadku niektórych rodzajów roszczeń może się on wydawać zbyt krótki, w odniesieniu do roszczeń, o których tu mowa, jest zupełnie wystarczający. Chodzi bowiem o roszczenia, co do których nie ma potrzeby udowadniania poniesionej szkody, a co za tym idzie – oczekiwania na pełny obraz skutków danego zdarzenia, gromadzenia dowodów, dokonywania skomplikowanych niekiedy wyliczeń itd. Zakres roszczenia jest znany od samego początku, wynika bowiem wprost z przepisów ww. rozporządzenia. Pasażerowie mają także do wyboru alternatywne drogi dochodzenia roszczeń, tj. sądową lub administracyjną, co z założenia powinno ułatwiać ten proces<sup>20</sup>.

Przyjęcie terminów dłuższych, wynikających z art. 118 k.c. (10-letniego, czy też 3-letniego, w odniesieniu do osób, które zawarły umowę przewozu związaną z ich działalnością gospodarczą), prowadziłoby natomiast do rozwiązań trudnych do zaakceptowania z aksjologicznego punktu widzenia. Stworzono by sytuację, która pod względem terminu dochodzenia roszczeń w dużo wyższym stopniu chroniłaby pasażerów dochodzących roszczeń o zryczałtowane odszkodowanie, służące w istocie wyrównaniu części niedogodności niż rzeczywistych szkód, w porównaniu z osobami ciężko poszkodowanymi wypadkami lotniczymi. Te ostatnie bądź ich osoby bliskie muszą bowiem zgłosić swoje roszczenia w ciągu 2 lat od daty przybycia statku powietrznego do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przybyć, lub od chwili zatrzymania przewozu (art. 29 konwencji warszawskiej,

<sup>20</sup> Zob. uchwała SN z 7 lutego 2014 r., III CZP 113/13 (Internetowa baza orzeczeń SN).

art. 35 konwencji montrealskiej) i to pod rygorem wygaśnięcia roszczenia. Biorąc pod uwagę specyfikę szkód na osobie i okoliczność, że niektóre przynajmniej skutki mogą się ujawnić w pewnym czasie po zdarzeniu, termin ten jest wyjątkowo krótki.

## Podsumowanie

Jak wynika z powyższych uwag, wobec:

- braku regulacji kwestii przedawnienia w rozporządzeniu nr 261/2004;
- unormowaniu zryczałtowanych odszkodowań wyłącznie w przepisach ww. rozporządzenia, a co się z tym wiąże – braku podstaw prawnych zasądzenia tych odszkodowań w konwencji montrealskiej (a wcześniej warszawskiej);
- jednoznacznie sformułowanego wyłączenia przewozów lotniczych spod ustawy – Prawo przewozowe oraz ograniczenia zakresu zastosowania przepisów o przedawnieniu, wynikających z tej ustawy wyłącznie do roszczeń „wynikających z ustawy”;
- kontraktowego charakteru roszczeń, o których mowa (wynikają one zawsze z umowy przewozu osób, choćby zawarta została przez inny podmiot na rzecz pasażera);
- adekwatności rocznego terminu przedawnienia do charakteru roszczeń z tytułu zryczałtowanych odszkodowań należnych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, w prawie polskim kwestia przedawnienia ww. roszczeń regulowana jest przepisem art. 778 k.c.

## *Post scriptum*

Już po złożeniu artykułu do druku, Sąd Najwyższy w dniu 17 marca 2017 r., w sprawie III CZP 111/16, udzielając odpowiedzi na pytanie prejudycjalne podjął uchwałę, w której stwierdził, iż roszczenie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przedawnia się w terminie rocznym na podstawie art. 778 k.c.<sup>21</sup>

Stanowisko SN jest zasadniczo zbieżne z prezentowanym w niniejszym artykule. SN, z uwagi na odmienny rodzaj roszczeń wynikających z ww. rozporządzenia i z konwencji montrealskiej, wykluczył zastosowanie terminu 2-letniego, wynikającego z tej konwencji. Odrzucił także możliwość stosowania do przewozów lotniczych przepisów ustawy – Prawo przewozowe. SN przyjął również stanowisko o umownym charakterze roszczeń wynikających z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, a co za tym idzie – jako właściwy wskazał przepis art. 778 k.c. dotyczący przedawnienia roszczeń z umowy przewozu.

---

<sup>21</sup> Uchwała wraz z uzasadnieniem: [http://www.sn.pl/orzecznictwo/SitePages/Baza\\_orzeczen.aspx?Sygnatura=III\\_CZP\\_111/16](http://www.sn.pl/orzecznictwo/SitePages/Baza_orzeczen.aspx?Sygnatura=III_CZP_111/16) (dostęp: 4.07.2017).